

Infrastructures de transports : investir dans les banlieues et les espaces périphériques ?

Dans les zones urbaines, les trajets du centre vers la périphérie et les trajets internes à la périphérie augmentent. Effectués le plus souvent en voiture particulière, ces trajets sont peu ou pas desservis par les transports collectifs, ce qui n'est pas sans développer une «ségrégation spatiale» et par là même des inégalités en matière de mobilité et donc d'accessibilité au marché de l'emploi. Dans le contexte actuel de croissance urbaine et d'éclatement des lieux d'habitation, de travail et de consommation, Dominique Mignot s'interroge : les politiques de transports renforcent-elles ou compensent-elles ce processus de ségrégation spatiale ? Comment favoriser l'accès à la ville et à ses services ? L'enjeu est de taille pour les autorités organisatrices de transports urbains : prioriser l'investissement dans les banlieues et les espaces périphériques !

Les évolutions mises en évidence dans les villes françaises confirment la permanence d'un triple phénomène de concentration sur les aires urbaines, d'étalement de celles-ci et de ségrégation spatiale intra-urbaine. Populations, emplois et établissements s'étaient de plus en plus, sans que le centre, dont la part diminue, ne perde toutefois son rôle dominant. Contrairement au cas des grandes villes des États-Unis, les centres-villes ne se vident pas ou peu, mais ils se spécialisent socialement. Si l'étalement de la population est généralisé (grâce ou à cause de l'usage de la voiture particulière), l'étalement de l'emploi et des établissements apparaît beaucoup plus sélectif. La répartition de l'emploi et surtout son évolution révèlent une concentration de plus en plus forte sur des territoires particuliers, notamment situés le long des axes principaux de transport. Des lieux privilégiés du développement apparaissent donc en périphérie des villes, alors que parallèlement, sur d'autres espaces, voire les mêmes, le chômage se développe et la population se paupérise. On peut ainsi montrer que la ségrégation spatiale ou socio-spatiale se développe au sein des espaces urbains.

La question des mobilités au sein de ces espaces urbains et notamment celle des inégalités en matière de mobilité est donc primordiale et a conduit à de nombreux travaux de recherche, réalisés suite à un appel à projet « Déplacements et inégalités » lancé dès 1999 par le Ministère Français de l'Équipement et des Transports, et dont une synthèse (Mignot et Rosales Montano, 2006) permet de pointer les enjeux actuels en matière d'inégalités de déplacements. Ainsi, au-delà des bilans qui peuvent être établis en termes de ségrégation socio-spatiales et/ou d'inégalités de déplacements, le développement des déplacements vers la périphérie et au sein des espaces périphériques réinterrogent les politiques publiques de transport au sein des espaces urbains.

Les enjeux : ségrégation spatiale et déplacements périphériques

La question des inégalités en matière de mobilité peut se décliner tant au niveau des individus qu'au niveau des territoires. Les enjeux concernent ainsi tout autant la question de l'accès pour tous aux espaces périphériques que de la desserte particulière de certains territoires périphériques « défavorisés ».

Les espaces périphériques moins dotés en transports publics et de plus en plus fréquentés

Au cours des années 90 s'est confirmée partout la tendance à la diminution du poids des déplacements domicile-travail internes aux centres. Ils représentent, par exemple, moins de 20 % de l'ensemble des déplacements domicile-travail à Paris, Grenoble et Bordeaux.

Dans toutes les aires urbaines, ce sont les trajets du centre vers la périphérie et les trajets internes à la périphérie qui augmentent. Or, ce sont par ailleurs les trajets les plus longs. En effet, le développement de l'usage de la voiture particulière et la facilité de l'accession à la propriété et à la maison individuelle dans les franges des agglomérations ou dans le périurbain ont contribué à cet éloignement.

Ces déplacements sont le plus souvent réalisés en voiture particulière, les transports collectifs étant soit inexistantes au sein de ces espaces périphériques soit peu performants. En effet, la plupart des réseaux de transports collectifs sont organisés selon un modèle radial privilégiant les déplacements internes au centre ou les déplacements entre les lieux d'habitat situés en banlieue et les emplois autrefois majoritairement concentrés au centre des villes. Les déplacements périphérie-périphérie en transports collectifs, lorsqu'ils existent, imposent donc souvent de passer par le centre, affaiblissant leurs performances.

par
DOMINIQUE MIGNOT
Directeur scientifique
adjoint de l'INRETS
(Institut national
de recherche sur
les transports
et leur sécurité)
et chercheur associé
au LET (Laboratoire
d'économie
des transports,
ENTPE-CNRS-Université
de Lyon)

1. La répartition des déplacements domicile-travail entre le centre et la périphérie en 1990 et en 1999

origine (résidence)	Destination (emploi)	Marseille	Saint-Etienne	Dijon	Lyon	Bordeaux	Grenoble	Paris
centre	Centre	49,5 % (54,7%)	48,4 % (53,1%)	35,3 % (37,0%)	24,5% (27,6%)	15,8% (18,4%)	17,2% (20,0%)	14,1% (16,0%)
centre	Périphérie	5,1% (3,7%)	8,3% (7,0%)	11,0% (11,1%)	13,9% (8,4%)	7,2% (5,9%)	11,0% (10,3%)	6,0% (4,8%)
Périphérie	Centre	11,4% (10,4%)	18,7% (17,0%)	25,5% (25,5%)	17,9% (20,5%)	24,3% (26,5%)	21,6% (22,6%)	18,4% (19,3%)
Périphérie	Périphérie	33,9% (31,2%)	24,5% (23,0%)	28,2% (26,5%)	43,6% (43,5%)	52,8% (49,2%)	50,2% (47,0%)	61,6% (59,9%)
Total		100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Les chiffres entre parenthèses correspondent à l'année 1990 - Source: Calculs A. Aguilera, (D. Mignot et al., 2004 : p. 58)

L'accès à l'emploi apparaît donc comme potentiellement inégalitaire selon la localisation géographique des ménages, selon leur accès à la voiture et finalement selon leurs revenus. Ainsi, l'accessibilité au marché de l'emploi des ouvriers (définie comme la part de l'emploi de la catégorie accessible en une heure à partir du domicile) est nettement inférieure à celle des cadres en Ile-de-France. Les raisons en sont tout autant la plus faible concentration de l'emploi ouvrier que le moindre accès à la voiture pour les ouvriers (J.P. Orfeuill et S. Wenglenski, 2002).

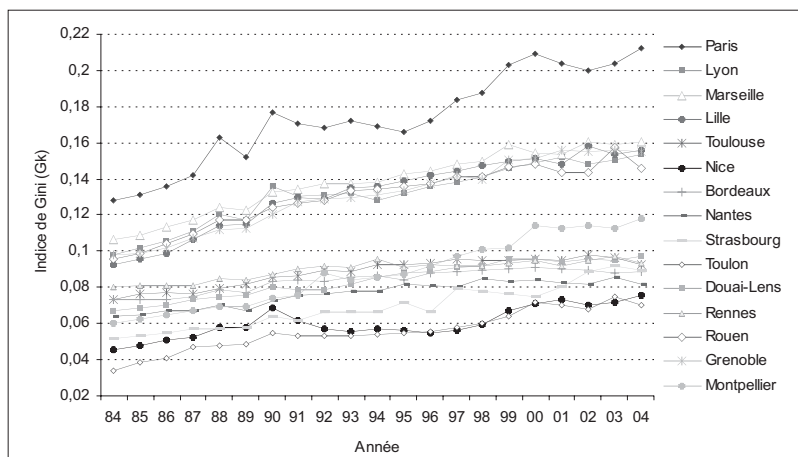
La question est alors celle du déplacement, dans un contexte d'offre de transports collectifs peu performante et d'un faible taux d'équipement en véhicule particulier pour cette population aux revenus les plus faibles.

Un développement de la ségrégation spatiale intra-urbaine

Des analyses réalisées sur l'agglomération lyonnaise montrent que les personnes en situation de pauvreté (15 % des ménages, dont le tiers en très grande pauvreté) ne sont pas toutes concentrées dans les espaces centraux ou péri-centraux, bien que les ménages en situation de très grande pauvreté financière soient sur-représentés au centre (Lyon et Villeurbanne) par rapport aux autres types de ménages. Si une approche en couronne ne révèle pas de « poche » de pauvreté, des analyses plus fines, notamment à l'échelle des communes, suggèrent le développement d'une ségrégation spatiale intra-urbaine, confirmée par de nombreux travaux récents effectués à différentes échelles spatiales (M.A. Buisson et D. Mignot ed., 2005).

Ainsi, une analyse de l'évolution de la répartition des revenus fiscaux moyens par commune montre un accroissement régulier de cette dispersion au sein des aires urbaines françaises au cours de la période 1985-2004.

2. Évolution de la dispersion du revenu moyen des foyers fiscaux par commune entre 1984 et 2004 pour les 15 plus grandes Aires urbaines françaises (indice de Gini)



Source: Calculs Louafi Bouzouina, LET, 2007, données DGI

Cet accroissement de la dispersion des revenus fiscaux moyens correspond à un accroissement de la ségrégation spatiale. Un examen fin de ces deux types de communes sur plusieurs agglomérations, met en évidence un processus de ségrégation à l'œuvre partout : les communes pauvres ne voient pas leur revenu moyen s'accroître, voire s'appauvrissent, et les communes riches s'enrichissent. Ces communes au revenu moyen par habitant le plus fort ont partout une progression supérieure à la progression moyenne. Elles sont des lieux privilégiés de localisation des cadres ainsi que des activités de services et ou de haute technologie. Ainsi, la ségrégation spatiale, qui est plus visible au sein des espaces les plus pauvres, est surtout produite par le développement accéléré des espaces les plus riches. Ces résultats, qui ne sont pas forcément « intuitifs » devraient conduire à changer le regard porté sur nombre d'espaces périphériques qui semblent stigmatiser tous les maux.



Crédit photo : Roy Philippe/ Hoa Qui

L'enjeu essentiel en matière d'inégalité est, pour une partie importante de la population, celui de l'accès à la voiture. Les ménages les plus pauvres sont nettement moins équipés en véhicule particulier que les plus aisés. À Lyon en 1995, 48 % des ménages pauvres, contre 84 % des autres ménages, déclarent avoir accès à un véhicule privé. Par ailleurs l'âge du véhicule est d'autant plus élevé et la puissance faible que les revenus sont faibles.

Dans ce contexte de croissance urbaine et d'éclatement des lieux d'habitation, de travail et de consommation, la question du rôle des politiques de transport au sein de ces espaces urbains devient une question clé : ces politiques de transport renforcent-elles ou compensent-elles ce processus de ségrégation spatiale ?

Une analyse des dotations en infrastructures de transports (kilomètres de voies publiques ou de lignes de bus) montre aisément que toutes les communes ne sont pas dotées de la même manière. Mais cette simple mesure, sans prendre en compte des niveaux de service (qualité des voiries, fréquence des services pour les bus...) ne saurait rendre compte des besoins en matière de déplacements au sein des villes. Parler de déplacements et d'inégalités, c'est analyser en quoi le système de transport permet ou ne permet pas aux habitants d'une ville d'avoir accès à cette ville et à ses différentes activités et services. C'est aussi appréhender en quoi le système de transport joue un rôle intégrateur, même s'il est symbolique.

Quelle desserte des « quartiers » périphériques ?

Plus personne ne dénie la dimension symbolique, en plus de la dimension fonctionnelle, des lignes de tramway en construction un peu partout dans les

villes françaises. Si le choix du tramway a été réalisé, c'est bien parce que ce mode de transport permet aux autorités locales de réaménager la ville et ainsi d'obtenir l'accord des habitants. La fonction transport pourrait dans différents cas être assurée de la même manière, voire mieux, par un bus en site propre. Mais, l'image dégradée du bus dans l'opinion publique ne conduit pas aux mêmes efforts publics en matière d'aménagement.

Ainsi, un quartier desservi « seulement » par les bus est-il vraiment desservi ? L'arrivée du métro ou du tramway dans les périphéries fait toujours l'objet d'un débat politique passionné : effort disproportionné par rapport aux besoins, voire risqué, pour les uns et gage d'intégration urbaine pour les autres. La desserte et la qualité de celle-ci, notamment son adéquation aux pratiques sociales du territoire, deviennent des signes d'une démonstration de l'acceptation politique du droit à habiter et à pratiquer la ville.

Au-delà de la dimension symbolique évoquée ci-dessus, les politiques de développement d'axes lourds renvoient une toute autre réalité. Ainsi, une thèse récente (D. Caubel, 2006), a permis de montrer que, compte tenu de l'agencement des localisations (des commerces, services, loisirs...), le développement récent des modes lourds de transports collectifs (à Lyon) a plutôt favorisé les quartiers les plus « riches ».

Ainsi, les politiques de développement d'axes lourds de transports collectifs, peuvent ne pas avoir les effets initialement escomptés (mais le sont-ils vraiment?) à destination des populations les moins favorisées. La difficulté des dessertes périphériques ne conduit-elle pas au contraire à privilégier des dessertes plus légères, « à la demande »? mais, nous reviendrons sur ce point.

Quelles inégalités en matière de mobilité?

Aborder la question des inégalités en matière de mobilité conduit très vite à la décliner en deux autres questions, la première étant celle de l'accès à la voiture particulière et la seconde celle des tarifs des transports publics urbains, dès lors que l'offre existe.

L'accès inégalitaire à la voiture particulière

L'enjeu essentiel en matière d'inégalité est, pour une partie importante de la population, celui de l'accès à la voiture. Les ménages les plus pauvres sont nettement moins équipés en véhicule particulier que les plus aisés. À Lyon en 1995, (cf. tableau n°3) 48 % des ménages pauvres, contre 84 % des autres ménages, déclarent avoir accès à un véhicule privé. Par ailleurs

l'âge du véhicule est d'autant plus élevé et la puissance faible que les revenus sont faibles (G. Claisse et al., 2002). Ainsi, malgré la « démocratisation » de la voiture, cet équipement reste un bien parfois inaccessible ou difficilement supportable dans les budgets des populations ou ménages précaires. En 2000, le prix d'achat de la moins chère des Twingo équivalait à 80 % du revenu annuel du plus riche des pauvres (premier quintile) (G. Dupuy et al., 2002). Ces constats peu-

vent expliquer en partie le fait qu'en France, à la fin des années 90, presque 40 % des ménages les plus pauvres ne disposent pas de voiture.

Néanmoins, une fois l'accès à la voiture réalisé, les pratiques de mobilité quotidiennes semblent très peu discriminées. Ainsi, dès l'accès à la voiture particulière neutralisé, la mobilité des pauvres (nombre de déplacements, distance, budget-temps) est, en moyenne, tout à fait comparable à celle des riches. Les niveaux de mobilité des lyonnais accédants à la voiture du premier quintile de revenus et ceux des individus du dernier quintile sont identiques, respectivement 4,3 et 4,2 déplacements par jour ouvrable, même distance moyenne de déplacement et un budget temps respectif de 71 et 68 minutes (C. Paulo, 2005).

Malgré tous ces constats, ces moyennes ne doivent pas cacher les difficultés quotidiennes dans la réalisation de ces mobilités, y compris individuelles, car les ménages pauvres consacrent, par contre, pour cela une part plus importante de leur budget aux déplacements que les autres ménages. En tout état de cause, les ménages ou catégories sociales pauvres motorisés cherchent en permanence à minimiser le budget automobile. Les perspectives d'une croissance continue du coût du carburant ne peuvent que contribuer à consolider une précarisation et une exclusion des ménages les plus fragiles.

Des tarifications sociales efficaces

Une étude particulière des personnes les plus en difficulté (D. Mignot et al., 2002) accueillies au sein des structures d'accueil et d'insertion ou d'hébergement (Mairies, CCAS, Missions Locales, PAIO, Centre d'Hébergement d'Urgence, Croix Rouge, Secours Populaire...) des trois agglomérations de Lyon, Nantes et Nancy confirme la réalité des difficultés liées au transport subies par les plus pauvres. Ces difficultés concernent l'accès à l'emploi, à la formation ou aux stages, mais également d'autres motifs tels que l'accompagnement d'enfants, les démarches administratives, l'accès aux soins...

De manière plus générale, les évolutions tarifaires mises en évidence entrent depuis le début des années 90, confirment la prise en compte de ces observations par les autorités en charge des transports publics urbains. Les tarifs sociaux voire très sociaux (tarifs très réduits ou gratuits) sont aujourd'hui plus nombreux et plus discriminants dans l'ensemble des réseaux français de transports publics urbains. Le lien quasiment exclusif entre aide au déplacement et insertion professionnelle a changé, même s'il reste présent.

Les tarifs très réduits (au moins 75 % de réduction par rapport au tarif de base), procèdent d'une logique de redistribution, dont les bénéficiaires n'en sont pas moins clients à part entière de l'opérateur transport. Dans le même temps, la volonté de cibler les plus défavorisés est manifeste. Là encore de plus en plus de réseaux mettent en place des mesures tarifaires réservées à des populations particulières identifiées par un statut (chômeur, RMI...) et par des critères de revenu de la personne ou du ménage.

Si des politiques ciblées d'abonnement peuvent répondre à ces enjeux, il reste néanmoins des besoins auxquels il est difficile de répondre par les politiques actuelles de transports en commun. C'est le cas de la recherche d'emploi dans des zones peu ou mal desservies par les transports collectifs ou des situations de précarité conjoncturelles... Dans ces cas les réponses institutionnelles ne sont pas adaptées et doivent être compensées (ou complétées) par des possibilités d'intervention au niveau des structures d'accueil et d'insertion, mais aussi par l'intégration

“ Faciliter l'accès au permis de conduire est aujourd'hui une condition sine qua non de l'accès à la voiture, pour les jeunes ou plus généralement les personnes en difficulté financière. ”

d'une réponse type « aide personnalisée aux transports », incluant autant les déplacements en transports en commun qu'en voiture.

Quelles politiques publiques pour favoriser l'accès à la ville et à ses services ?

Si l'objectif de la collectivité (État et collectivités locales) est de favoriser les déplacements des personnes et/ou des quartiers les plus en difficulté, quelques conclusions ressortent très nettement :

Faciliter l'accès à la voiture pour tous...

Comme nous l'avons vu, la principale source d'inégalités en matière de déplacements réside dans l'accès à la voiture particulière. La précarisation de l'emploi et le développement de la dissociation habitat-emploi, par des localisations de plus en plus périphériques, fragilisent encore plus les ménages qui n'ont pas accès à la voiture.

Si la puissance publique souhaite réduire ces inégalités, il faudra aider les ménages les plus pauvres à accéder à l'automobile (non polluante), ce qui n'est pas contradictoire avec une volonté de maîtrise globale de la circulation automobile en ville. Il s'agirait en fait de (ré-)inventer la « voiture du peuple ».

La diffusion en France de voitures à prix compétitifs, et par ailleurs présentant des garanties en matière de normes de sécurité et de normes environnementales, est de nature à répondre en partie à ces enjeux. Des expériences d'aide à l'acquisition de véhicules par des employeurs ou des associations montrent la recherche et la réalité de réponses adaptées. D'autres propositions vont dans ce sens : les aides à l'obtention du permis de conduire, la location de voitures à tarif réduit, les aides à la remise à niveau des réglages en matière d'émissions polluantes, la prime à la casse des voitures non catalysées...

Faciliter l'accès au permis de conduire est aujourd'hui une condition sine qua non de l'accès à la voiture, pour les jeunes ou plus généralement les personnes en difficulté financière. Le permis à 1 euro par jour, entré en application en France à compter du dernier trimestre 2005, conditionné à l'accord des banques et donc à la question des garanties et conduisant à un endettement sur trois ou quatre ans, est loin de remplir cet objectif. Si le permis de conduire apparaît comme une des mesures phares, ne faut-il pas envisager que tout jeune sortant du système éducatif, ait le permis de conduire en poche ? Cette mesure n'est pas si révolutionnaire. Le passage du permis de conduire lors du service militaire a donné la possibilité à de nombreux jeunes hommes, notamment parmi les plus pauvres, d'accéder ensuite à une mobilité motorisée.

3. Niveaux et comportements de mobilité par quintile extrême et selon l'accès au volant à Lyon en 1995

	Accédants			Non-accédants			Ensemble		
	Q1	Q5	Moyenne	Q1	Q5	Moyenne	Q1	Q5	Moyenne
Taux d'accès au volant des plus de 17 ans (%)	100	100	100	0	0	0	37	78	61
Distance domicile-centre ville	7	5,4	6,4	5,6	4,6	5,5	6	5,1	6
Distance domicile travail	6,5	6,7	6,9	3,3	3,5	3,5	4,2	5,7	5,2
Niveaux de mobilité									
Nombre de déplacements	4,3	4,2	4,3	3,2	3,4	3,2	3,5	4	3,7
Distance (km)	19	19	20	8	9	9	11	16	14
Budget-temps (mn)	71	68	69	60	59	57	63	65	63
Vitesse (km/h)	16	17	17	8	9	9	10	14	13
Comportements de mobilité									
Parts modales (%)									
Marche à pied	19	19	17	57	46	51	44	26	32
Voiture conducteur	72	72	73	0	0	0	25	52	41
Voiture passager	4	6	5	13	27	21	10	12	12
Transports en commun	3	3	3	27	24	25	19	9	13
Motifs (%)									
Fortement contraints*	53	54	54	53	52	51	53	53	53
Moyennement contraints**	18	20	20	19	17	20	19	19	20
Loisirs	13	16	14	14	21	17	14	17	15
Visites	11	6	8	9	6	9	10	6	8
Répartition Spatiale									
Accès à hypercentre (%)	15	26	18	14	27	16	14	26	17
Intrazone (%)	57	50	53	72	63	70	67	54	61

Q1 : premier quintile de revenus (les 20 % de ménages les plus pauvres)

Q5 : cinquième quintile de revenus (les 20 % de ménages les plus riches)

Note : L'indicateur d'accès au volant mesure le niveau d'accès régulier et effectif à la voiture particulière en tant que conducteur (Claissé et al., 2000). Cet indicateur synthétique, combine le niveau de motorisation du ménage, le nombre de détenteurs du permis de conduire dans le ménage et la fréquence individuelle des déplacements en tant que conducteur d'une voiture particulière

Source : Calculs Christelle Paulo, LET, Données de l'Enquête Ménage Lyon 95.

Développer des abonnements « tous motifs »

Afin de favoriser les déplacements des personnes les plus en difficulté financière et partant du constat que les besoins en matière de déplacement sont très divers, une des mesures les plus pertinentes est « l'abonnement tous motifs ». Afin de cibler l'effort public et viser une plus grande redistributivité, le tarif de l'abonnement pourrait être calculé en fonction des revenus du ménage. Il pourrait varier d'un effort maximal, tarif très réduit ou gratuit, pour les personnes les plus en difficulté, au tarif « normal ».

Du transport collectif au transport à la demande

Les efforts à faire en matière d'offre de transports collectifs se traduisent bien évidemment par un effort financier pour la collectivité très important. Et le risque est grand, compte tenu des sommes en jeu, de réponses différenciées selon les bénéficiaires potentiels de ces efforts. Ainsi, les sommes consacrées aux aménagements de tramway le sont dans la plupart des cas en centre ville. Certes, cela conduit à revaloriser l'image des transports collectifs, mais au prix de l'abandon d'une fonction déplacement, aussi bien assurée par des sites propres bus, et potentiellement mieux distribués au sein de l'agglomération.

Il y a un risque que soulignent très bien C. Ghorra-Gobin et T. Kirsbaum (2002) : « Il y aurait donc d'une part une offre qualifiée de « moderne » en

vue d'attirer les automobilistes et d'autre part une offre en vue de répondre à la demande d'une population captive (car non motorisée) devant se rendre en périphérie pour travailler ». Or l'exemple d'« Allobus Roissy » montre bien qu'un service de bus, pour peu qu'il soit adapté à la demande, peut véhiculer une image forte de modernisation du service public.

Ainsi, faire de la qualité en périphérie ne veut pas dire faire un bout de ligne de tramway, mais, sans doute, consacrer l'argent qui aurait été mis sur ce bout de ligne de tramway au développement de services innovants.

Ainsi, sans être récents les transports à la demande apparaissent comme une solution « moderne » d'évolution des services de transports urbains. A mi chemin entre les lignes classiques et leur rigidité d'un côté et la totale souplesse de la voiture de l'autre, ils répondent à des besoins réels sans que le coût du service n'explose pour autant.

Un nécessaire effort public pour la périphérie

Cette question de l'équité des politiques ou projets de transports apparaît comme un élément peu déterminant des différents plans de déplacements urbains adoptés en France ces dernières années et surtout guidés par une logique d'offre lourde ou semi-lourde.

Il y a là matière à réflexion pour les autorités organisatrices des transports publics urbains. Parmi ces éléments de réflexions nous pouvons également pointer la question de l'élargissement des périmètres de compétence de ces autorités ainsi que celle de leurs compétences. Il s'agit en quelque sorte de passer d'une gestion des transports publics urbains sur un espace réduit à une gestion globale des déplacements à l'échelle des bassins de vie.

Pour les autorités organisatrices de transports urbains, l'enjeu est donc aujourd'hui de prioriser l'investissement (et plus généralement les nouveaux efforts financiers, y compris en exploitation) dans les banlieues et espaces périphériques. Ce sera certes moins « visible », car le tramway n'est sans doute pas le mode le plus pertinent dans les espaces peu denses, mais fondamental, compte tenu des évolutions des localisations tant de l'habitat que de l'emploi.

Cette nouvelle priorité nécessitera un effort financier que l'on pourrait comparer à celui qui a été obtenu avec l'instauration du versement transport et qui a permis le renouveau des transports collectifs urbains au cours des années 80 et 90. Ce qui a pu être fait pour les centres doit maintenant se décliner dans les banlieues. Une partie de la TIPP le permettrait sans aucun doute...

D.M.

Bibliographie

- G. Claisse, L. Diaz Olvera, B. Dille, O. Klein, D. Mignot, C. Paulo, D. Plat et P. Pochet, *Inégalités de déplacement et équité sociale, la donne*, Recherche pour le programme « déplacements inégalités » du PREDIT et du PUCA, Laboratoire d'Économie des Transports, LET/ENTPE, 2002.
- M.A. Buisson et D. Mignot eds., *Concentration économique et ségrégation spatiale*, Coll. Économie, Société, Région, Bruxelles, De Boeck, 2005.
- D. Caubel, *Politique de transport et accès à la ville pour tous ? Une méthode d'évaluation appliquée à l'agglomération lyonnaise*, Thèse de Doctorat, Université Lumière Lyon 2, 2006.
- G. Dupuy, O. Coutard, S. Fol, J. Froud et K. Williams, *La pauvreté entre assignation territoriale et dépendance automobile : Comparaison France/Royaume-Uni*, Recherche pour le programme « déplacements inégalités » du PREDIT et du PUCA, Université Paris X, LATTS/ENPC, Université de Manchester, 2002.
- C. Ghorra-Gobin et T. Kirszbaum, *La construction des catégories de l'inégalité et les modalités de l'action publique : réflexion à partir de l'expérience américaine*, Recherche pour le programme « déplacements inégalités » du PREDIT et du PUCA, Implementation, 2002.
- D. Mignot et S. Rosales-Montano, *Vers un droit à la mobilité pour tous : Inégalités, territoires et vie quotidienne*, Paris, La Documentation Française, 2006.
- D. Mignot, S. Rosales-Montano, C. Harzo, M.P. Clerget, C. Cholez, J.M. Cusset, L. Diaz Olvera, Y. Deguilhem, V. Lainez, C. Paulo et V. Pelot, *Mobilité et grande pauvreté*, Recherche pour le programme « déplacements inégalités » du PREDIT et du PUCA, Laboratoire d'Économie des Transports, Agence d'Urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise - Observatoire Social de Lyon, 2002.
- D. Mignot, A. Aguilera et D. Bloy, *Permanence des formes de la métropolisation et de l'étalement urbain*, Rapport final, Recherche financée par l'ADEME, LET-ENTPE et INRETS, Lyon, 2004.
- J.P. Orfeuil et S. Wenglenski, *L'accessibilité au marché du travail en Ile-de-France : inégalités entre catégories sociales et liens avec les localisations résidentielles*, Recherche pour le programme « déplacements inégalités » du PREDIT et du PUCA, IUP - Université Paris X, DEST INRETS, 2002.
- C. Paulo, « Une mesure des inégalités de mobilité et d'accès au volant », Communication au colloque « Mobilités Spatiales et Fluidités Sociales », Vaulx-en-Velin, 21 et 22 avril 2005